

SALVATORE LEONARDI
(Sindaco di Messina)

PER UN COERENTE SVILUPPO DEL TPL
NEL COMUNE DI MESSINA

1. Considerazioni generali.

Il sistema del Trasporto locale costituisce uno dei nodi critici dell'amministrazione di un centro urbano e metropolitano.

Esso infatti incide sulla vivibilità complessiva della città e sul soddisfacimento dei bisogni dei cittadini, non solo come potenziali utenti di un servizio che "dovrebbe essere" efficiente, flessibile, affidabile ed economico, ma anche come individui cui è riconosciuto il diritto di vivere in un ambiente più pulito, meno rumoroso e caotico.

Basti in proposito richiamare gli orientamenti dell'Unione Europea in materia, ove il potenziamento dei sistemi di TPL rappresenta anche lo strumento essenziale di un decisivo miglioramento della qualità della vita urbana.

In tale quadro cruciale è la funzione delle amministrazioni locali, ed *in primis* comunali, secondo il principio per cui le scelte strategiche della mobilità devono essere adottate al livello più vicino agli utenti, lì dove la programmazione degli interventi si svolge alla luce di una "conoscenza vissuta" (ed a volte scottante) ¹⁾degli assetti territoriali e delle infrastrutture presenti e disponibili nel breve periodo, ²⁾dell'offerta di trasporto esistente e delle sue potenzialità, ³⁾della quantità e tipologia della domanda, nonché ⁴⁾della presenza di eventuali particolari categorie di utenti che necessitino

di strutture speciali (bambini, persone a ridotta capacità motoria, anziani ecc....).

Sotto tale profilo, il decreto legislativo 422/97, di riforma del Trasporto Pubblico Locale, costituisce una grande occasione per l'amministrazione di Messina, ma anche una grande sfida, essendo da un canto data la possibilità di rimanere ancorati alle logiche del passato (perlomeno nell'immediato, ma è noto come l'immediato possa assumere "un'estensione indefinibile" nell'esperienza delle grandi riforme in Italia!), ma riteniamo che una scelta di tal fatta non possa che essere fallimentare; dall'altro si può tentare "il salto nel buio", abbandonando gli usuali criteri di gestione dell'azienda pubblica, per ricercare nuove soluzioni più efficienti, controllando il versante dei costi e puntando ad una maggiore qualità e flessibilità del servizio, in breve imparando ad essere impresa produttiva in un mercato in evoluzione e ormai orientato verso la concorrenza. Queste soluzioni appaiono peraltro obbligate alla luce dello schema di decreto legislativo di modifica del d. lgs 422/97¹ che prevede il generalizzato ricorso a procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi e l'obbligo, entro il 31 dicembre 2000, di trasformazione in S.p.A. delle aziende speciali e dei consorzi, conformemente a quanto previsto – peraltro – nel disegno di legge S 4014, di riforma degli articoli 22 e 23 della legge 142/90.

Questa amministrazione ha quindi in cantiere un ampio piano di ristrutturazione che non riguarda solo l'Azienda trasporti locale, ma coinvolge un più vasto disegno di programmazione della mobilità pubblica nel suo complesso, di cui l'esempio più evidente sono forse i lavori per la linea del tram, attualmente in corso; e ciò sulla base di alcune opzioni che derivano dall'esame dei dati attuali di riferimento, e muovono secondo ben definiti "obiettivi guida".

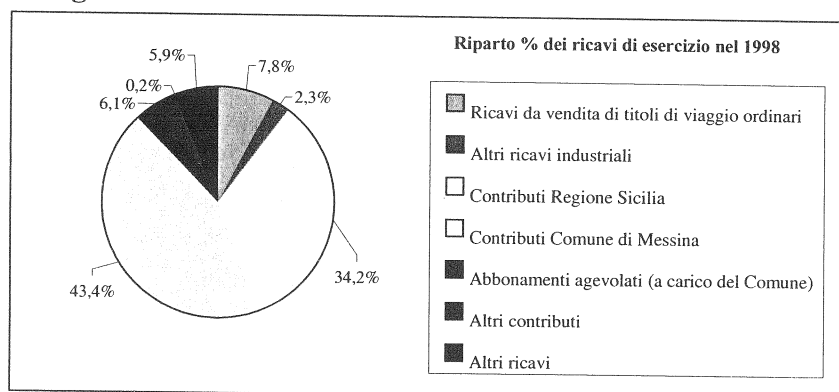
¹ Al momento della relazione era infatti non ancora approvato il recente decreto legislativo 20 settembre 1999, n. 400, di modifica del d.lgs. 422/97, oggi pubblicato in G.U. del 4 novembre 1999, n. 259.

2. Analisi dei dati attuali di riferimento.

I dati di riferimento fanno capo anzitutto: ^{A)} alla tipologia delle attuali modalità di trasporto presenti sul territorio, ^{B)} allo stato di salute dell'azienda locale di trasporto, ^{C)} al patrimonio di infrastrutture di cui gode la città.

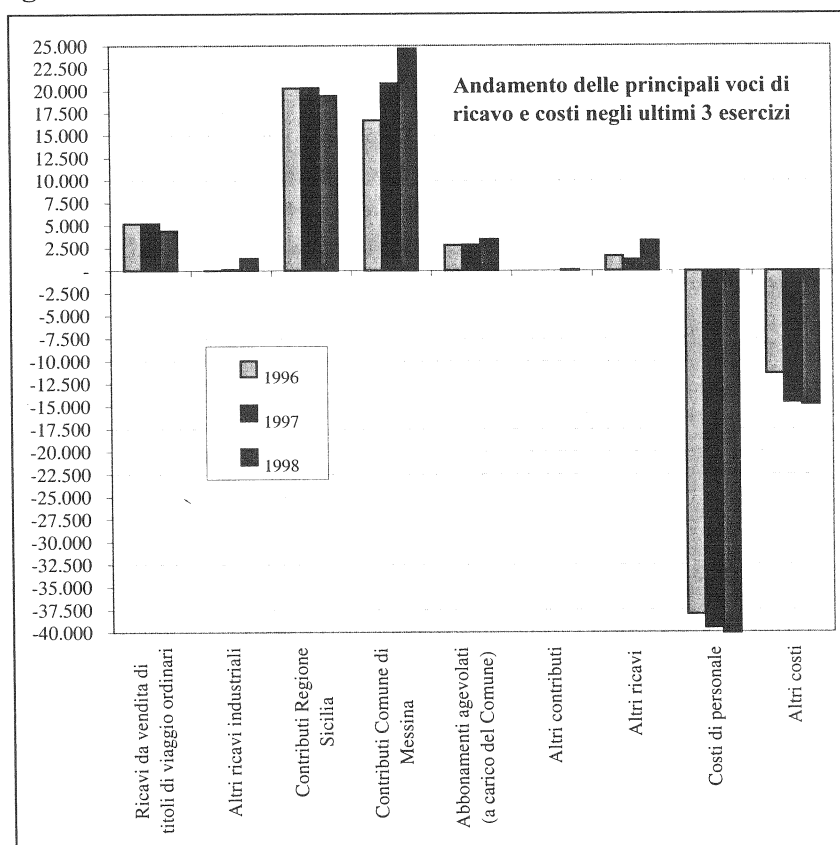
- A) Sotto il primo profilo, secondo un andamento comune a molte città europee, la mobilità in Messina si sviluppa quasi esclusivamente sull'uso (e abuso direi) del mezzo privato a motore. E' pressoché assente l'uso di biciclette, sia per la composizione topografica della città, che vede pianeggiante soltanto la striscia prospiciente il mare, sia per le relativamente "grandi distanze" da coprire tra gli insediamenti residenziali, enormemente estesi a nord e sud nell'ultimo ventennio, ed il centro urbano.
- B) In tale quadro, lo stato di salute dell'azienda locale è immaginabile. Significative sono, a tal proposito, le percentuali di riparto dei ricavi di esercizio 1998 della stessa azienda trasporti (v. *fig. 1*).

Fig. 1



A fronte di 54.884 milioni di lire di costi della produzione (esercizio 1998), il totale dei contributi erogati da Regione e Comune è stato pari a 44.235 milioni, di cui 24.661 erogati dal Comune di Messina. L'entità degli esborsi del Comune di Messina si eleva a 28.156 milioni di lire quando si considerino i trasferimenti per la copertura dei costi degli abbonamenti agevolati (v. fig. 2).

Fig. 2



I dati dicono che l'attività industriale dell'ATM copre, attualmente (ossia considerando la globalità dei ricavi industriali, compresi quelli da gestione non caratteristica ed i trasferimenti dal Comune per gli abbonamenti agevolati) circa il 17,4% del totale ricavi dato dalla somma di attività industriale e contributi comunali e regionali.

Il quadro presenta quindi un *trend* decrescente negli ultimi anni, che risulta caratterizzato dai seguenti elementi (come si evince dalla precedente *fig. 2*):

- si riducono i proventi di traffico, pur a fronte di un significativo incremento dei servizi (i km di servizio passano da 6.554.136 nel 1997 a 7.327.697 nel 1998);
- tende a diminuire l'entità del contributo regionale (si passa da 20.302 milioni nel 1996 a 19.466 nel 1998);
- aumentano i costi di esercizio, anche a seguito dell'incremento degli organici (si passa da 565 addetti nel 1997 a 593 nel 1998);
- di conseguenza si incrementa il contributo a carico dell'Amministrazione Comunale (da 16.690 milioni nel 1996 a 24.661 nel 1998).

Si evince, dal sintetico panorama informativo esposto, che:

- la risposta dei passeggeri-clienti all'offerta di trasporto è fortemente contenuta;
- è lecito supporre che è necessaria una ristrutturazione delle caratteristiche del servizio erogato, per renderlo maggiormente in linea con le esigenze e le aspettative della domanda, e migliorarne la qualità.

Peraltro non si tratta certo di un problema della sola realtà messinese, se si pensa che le soluzioni prospettate dal legislatore comunitario (e recepite nel diritto interno come criteri generali dell'azione di potenziamento del TPL che dovrà essere svolta a livello locale), sono:

- i)* efficacia ed efficienza dei sistemi di trasporto;
- ii)* maggiore sicurezza degli stessi, anche attraverso l'utilizzo di tecnologie d'avanguardia;
- iii)* flessibilità;

iv) integrazione dei sistemi.

Ora, sotto quest'ultimo profilo (*id est* integrazione dei sistemi), si realizzerà, come meglio spiegato oltre, l'integrazione del servizio pubblico di autobus con il servizio tram, che si aggiungerà a breve al primo per un collegamento tra le zone sud e nord della città, attraverso il centro storico.

Tali interventi consentiranno di arginare il progressivo incremento del ricorso al mezzo privato per soddisfare le esigenze di mobilità, da cui deriva un livello abnorme di congestione del traffico urbano.

C) Sotto il profilo infrastrutturale, al contrario, la condizione privilegiata di cui gode la città di Messina, diversamente da quanto accade in altre città di analoga dimensione, è data certamente dal patrimonio viario, che per effetto del terremoto del 1908 è stato ridelineato secondo moderne concezioni. Ne deriva che il rapporto tra armatura varia e incidenza dell'insediamento urbano è particolarmente favorevole ad un potenziamento dei servizi di TPL.

3. Linee guida della politica di riforma del TPL in Messina.

La missione di un'azienda di Trasporto Pubblico Locale è fornire un buon livello di servizio compatibilmente con le risorse finanziarie che il Comune è in grado di rendere disponibili.

Il TPL, infatti, data la natura anche sociale del servizio, è solo in parte in grado di coprire i costi di produzione con gli introiti derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio (abbonamenti e biglietti).

L'ampio progetto di ristrutturazione del trasporto locale, che nella città di Messina deve coincidere, per una parte consistente, con il risanamento dell'Azienda trasporti, si fonda sul coerente utilizzo dei compiti riconosciuti ai Comuni dal decreto 422 (il cui articolo 7 contempla tutte le funzioni ed i compiti che non richiedono

l'unitario esercizio a livello regionale) in virtù dei principi di *sussidiarietà, economicità, efficienza, responsabilità, unicità ed omogeneità* dell'amministrazione, nonché di *copertura finanziaria*.

Tale ultimo punto (copertura finanziaria) è particolarmente importante. Ricordiamo che la riforma prevede a carico dei bilanci regionali un certo numero di servizi minimi, quantitativamente e qualitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità, che rappresentano senza dubbio il nocciolo duro del servizio pubblico locale.

Una politica seria di potenziamento del TPL richiede però finanziamenti che siano certi e tempestivi, e tengano nella dovuta considerazione le esigenze espresse dagli enti locali (sia a livello di programmazione che di definizione dei servizi stessi, secondo il disposto degli articoli 14 comma 2 lett. b) e 16 del d.lgs. 422). Occorre cioè creare quella virtuosa coincidenza tra i centri decisionali di programmazione dei servizi ed i gestori delle correlate spese, *evitando gli endemici ritardi nei finanziamenti che hanno penalizzato fortemente, negli ultimi anni, i servizi urbani in Messina, e non solo in Messina*.

Né è da ritenersi che la finanza comunale possa continuare a sopportare il crescente onere determinato dalla progressiva riduzione dei contributi regionali e dalla correlata riduzione di efficienza economica del servizio.

Ciò anche alla luce del fatto che il d.lgs 422/97 pone l'obiettivo del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi (al netto dei costi di infrastruttura) pari allo 0,35%, da conseguire a decorrere dal 1 gennaio 2000; esso riguarda un avvicinamento della media nazionale alla media europea.

3.1. Il risanamento dell'Azienda trasporti.

Se anche la Regione garantirà i finanziamenti necessari per i servizi minimi, secondo una valida programmazione, per conseguire l'obiettivo del rapporto allo 0,35% di cui si è detto, diventa cruciale comunque il programma di risanamento dell'Azienda trasporti

di Messina. Come si evince dai dati prima richiamati, siamo lontani infatti dallo *standard* su evidenziato.

Allo scopo, è utile osservare che:

- a) detto risultato (0,35%) è più facilmente conseguibile nell'ambito dei servizi urbani (rispetto a quelli provinciali), in considerazione delle caratteristiche proprie dei servizi urbani, e cioè dell'elevato rapporto residenti/superficie del territorio da servire e per la presenza di servizi cadenzati a media/alta frequenza dei transiti;
- b) penalizzati sono al contrario i servizi extraurbani, generalmente caratterizzati da bassi valori di economie di scala;
- c) l'obiettivo indicato, costituendo una soglia minima (ovvero, più realisticamente, un valore medio pesato tra realtà urbane ed extraurbane), dovrebbe essere più facilmente conseguibile nelle realtà urbane.

Tali considerazioni sono alla base della definizione degli obiettivi che l'Amministrazione Comunale intende traguardare, sotto il profilo del risanamento dell'Azienda pubblica:

- migliorare il rapporto tra costo del servizio e livelli di servizio; il che si traduce nell'obiettivo, di natura organizzativa, del miglioramento delle modalità di utilizzo dei fattori della produzione, il quale, evidentemente, investe il "modo di funzionare" dell'ATM (Azienda Trasporti Municipalizzata) di Messina;
- migliorare gli *standard* prestazionali, previa la riorganizzazione dei servizi di TPL.

Tali obiettivi sono ovviamente correlati.

Ciò posto è possibile operare una distinzione tra due livelli:

- quello delle funzioni organizzative aziendali;
- quello del prodotto/servizio che l'azienda deve erogare a fronte di determinati costi.

I due livelli sono ovviamente relazionati; lo sono soprattutto a fronte dell'ipotesi della invarianza del soggetto erogatore dei servizi, invarianza che tuttavia non costituisce un dogma, né un vincolo.

Le procedure concorsuali previste dal d. lgs 422/97 consentono, infatti, previa la trasformazione dell'Azienda Comunale in S.p.A., di mettere a gara i servizi di TPL.

Soluzione drastica, ma non necessariamente da escludere a fronte di una verificata eccessiva difficoltà a ricondurre la gestione dell'Azienda ad un accettabile livello di efficienza².

In ogni caso il problema centrale è quello della ridefinizione del prodotto/servizio che il fornitore di TPL deve erogare e dei corrispettivi che l'Ente Locale deve riconoscere.

Per tale ultimo obiettivo l'amministrazione può oggi avvalersi degli strumenti innovativi previsti dal decreto legislativo n. 422, che, con il "contratto di servizio", mira all'abbandono della logica del rimborso a piè di lista, per la previsione del pagamento di un importo a fronte dei servizi svolti, accompagnato dalla trasformazione dell'azienda in S.p.A da effettuarsi entro il 31 dicembre 2000.

3.2. Il potenziamento dell'offerta di TPL.

E' evidente che in presenza di un potenziamento dell'offerta di trasporti pubblici, molti dei problemi determinati dalla congestione del traffico privato saranno significativamente attenuati.

Il richiamo ai problemi della mobilità privata (e di conseguenza alla capacità dell'armatura viabilistica ed al peso insediativo delle funzioni urbane) evidenzia il carattere di sistema del tema di nostro interesse: un'operazione di riorganizzazione dei servizi di TPL deve necessariamente inserirsi nel quadro della riorganizzazione del globale sistema della mobilità e della regolamentazione della sosta.

Aumento dell'offerta di servizio significa da un canto sistemazione organica e ragionata dei servizi esistenti, ma anche pro-

² Va detto che in base alle modifiche apportate al d.lgs. 422/97 dal d.lgs. 400/99 è necessario ricorrere alle procedure concorsuali, a partire da 1 gennaio 2004, per la selezione del gestore dei servizi di TPL, mentre la trasformazione delle aziende locali di trasporto in S.p.A. deve essere attuata entro e non oltre il 31 dicembre 2000.

grammazione di nuovi servizi. Ricordiamo che, sotto questa amministrazione, si stanno svolgendo i lavori di realizzazione della linea tramviaria che fornirà un'ulteriore risposta alle esigenze di mobilità tra centro e periferia.

Naturalmente lo sforzo infrastrutturale sostenuto dalla città non potrebbe raggiungere i risultati sperati se il sistema tramviario, per certi versi complementare al trasporto via autobus, non genererà con quest'ultimo un "sistema organico di mobilità".

E ciò richiede la previsione: ¹⁾ di tariffe integrate, ²⁾ orari sincronizzati alle fermate di snodo, ³⁾ informazioni sulle possibilità di cambio vettoriale, ⁴⁾ biglietti integrati, e ⁵⁾ soprattutto terminal integrati per consentire lo scambio tra auto privata e mezzi pubblici.

Non vi è dubbio infatti che il rafforzamento del TPL debba essere supportato da un insieme di servizi complementari di adeguato livello, come parcheggi, aree di sosta, accompagnati eventualmente da provvedimenti incentivanti, come chiusura del centro storico (o traffico limitato o a pagamento) ecc...

Il Comune di Messina intende potenziare l'offerta di TPL e renderla "sistema integrato" anche attraverso scelte così orientate.

Ciò tuttavia non deve necessariamente essere inteso come volontà di limitare, oltre misura, la mobilità privata: la forte armatura infrastrutturale viabilistica della città può infatti consentire il conseguimento dell'obiettivo, in altre città vietato dall'insufficiente capacità delle strade, di approntare un buon servizio di TPL senza con ciò sacrificare l'uso del mezzo privato oltre il giusto necessario, traguardando obiettivi di equilibrio e sinergica integrazione tra i due modi di trasporto.

4. Conclusioni.

In breve, l'obiettivo della riorganizzazione dei servizi è, a nostro parere, intimamente connesso alla razionalizzazione e rilancio dell'Azienda di Trasporto, poiché è negli intendimenti dell'Am-

ministrazione Comunale rafforzarne il ruolo e le valenze di natura funzionale e sociale.

Ma occorre, a tale fine, introdurre elementi di vera e radicale innovazione, da attuare sia nella sfera ¹⁾ dell'organizzazione aziendale e del sistema ²⁾ delle relazioni tra comune e azienda, che in quella ³⁾ della dotazione dei fattori di produzione e ⁴⁾ della strumentazione informatica e telematica di pianificazione e controllo.

Si prospetta, dunque, l'esigenza di una azione forte ed innovatrice, che l'Amministrazione Comunale intende concretamente perseguire in tempi ristretti.

A questa azione l'Amministrazione chiama a concorrere l'Azienda di trasporto, la Regione Siciliana, le organizzazioni sindacali, gli altri Enti Pubblici e di interesse pubblico a diverso titolo coinvolti, e non da ultimi i cittadini.

DOMENICO ROTELLA

(Assessore al Turismo, Comunicazioni e Trasporti della Regione Siciliana)

Vi chiedo scusa se sono arrivato in ritardo, e vi chiedo scusa anche perché non potrò restare a lungo in questa importante manifestazione, che ha visto per alcuni giorni discutere e dibattere su un tema spinoso e delicato qual è quello dei trasporti in Sicilia.

Debbo intanto ringraziare tutti i partecipanti, tutti i relatori, tutti coloro che hanno voluto dare il loro contributo, e vorrei anche salutare alcuni colleghi presenti in aula: vedo l'on. Briguglio, l'on. Vella. Ringrazio anche loro, perché in una giornata come questa, rinunciando anche a fatti di altra natura, partecipano con la loro qualificata presenza ad un dibattito così interessante.

Debbo subito dirvi che non intendo discutere su questioni di natura tecnica, anche perché penso che queste siano state ampiamente e sufficientemente discusse e rappresentate da tutti i relatori che si sono succeduti. Quindi mi limiterò semplicemente a fare alcune considerazioni che sono più legate alle questioni che riguardano la politica. Ovviamente dobbiamo anche sottolineare alcuni appuntamenti che dobbiamo darci per evitare che questo Convegno, come tanti altri Convegni, alla fine risulti essere stato un incidente di percorso e non, invece, una riflessione seria, che alla fine deve portare a raggiungere determinati risultati.

Una delle cose a cui mi sono appassionato di più in questi mesi di Governo è stata proprio la questione dei trasporti, che non si può affrontare soltanto per sezioni o per comparti. Credo che vada affrontata nella sua interezza. La situazione dei trasporti in Sicilia è un tema molto spinoso. Non ultimo perché noi scontiamo anche il prezzo di una serie di distorsioni o di distrazioni, che si sono consumate negli anni e forse anche di alcune disattenzioni di cui oggi paghiamo le gravissime conseguenze.

Premesso che non voglio cercare alibi, né tanto meno cercare scorciatoie, ma assumermi le mie responsabilità, desidero sia chiaro stabilire quali siano le possibilità e le disponibilità.

Debbo dire subito che purtroppo noi ci troviamo in una situazione difficile: nel 1990 abbiamo deciso di uscire fuori dal Fondo Nazionale dei Trasporti e non abbiamo più avuto la possibilità di utilizzare questo Fondo per acquistare nuovi mezzi con sgravi utilissimi per la gestione. Nello stesso tempo ci troviamo di fronte ad una situazione delle concessioni che è quella che è. Sono convinto che le concessioni vanno riordinate, ma, proprio in relazione a questo, il mio amico Maurizio Pellegrino, che è presente in aula, certamente potrà dire come noi ci siamo impegnati. Abbiamo costituito una *task force* che dovrà nei prossimi giorni occuparsi anche di questo problema. Tra l'altro credo che non serva avere più autolinee che facciano lo stesso servizio; parimenti, per creare una condizione di razionalizzazione del trasporto in Sicilia, del trasporto integrato dei vettori, è necessario armonizzare i vari vettori. Occorre un grande senso di responsabilità, ma ci vuole anche molto coraggio. Bisognerà spiegare alle aziende concessionarie che non sarà più possibile avere concessioni numericamente e strategicamente non organizzate. Bisognerà anche creare una condizione per cui le ferrovie dovranno fare un certo servizio, le autolinee dovranno farne un altro, e tutto questo dovrà essere reso compatibile e organizzato, proprio per evitare che, non intervenendo (perché si rischia di diventare impopolari) rispetto ad alcuni comparti o rispetto ad alcuni settori, rischiamo poi alla fine di sfasciare tutto. Il pericolo c'è ed è reale. Noi dobbiamo affrontare un tema che riguarda l'emergenza: ha ragione Lungaro, ma so anche di altri interventi che vanno in questa direzione.

Ho sentito alcuni autorevoli responsabili di autolinee pubbliche e private, che lamentano la scarsa disponibilità della Regione a voler intervenire nei tempi reali e con gli strumenti dovuti. Voglio semplicemente precisare che questa è una Regione che va rimodulata e ripensata complessivamente, anche nella sua organizzazione: su questo non ci sono dubbi. Però dobbiamo sapere che fino al mese di aprile la Regione era senza un bilancio, e noi non sapevamo

neanche quali sarebbero stati i fondi disponibili per riuscire poi ad affidare le risorse agli enti pubblici ed alle aziende private. Avevamo una somma da destinare alle autolinee che copriva finanziariamente, con una precedente legge, fino al mese di agosto.

Il sottoscritto, quando si è insediato, ha pensato a liquidare tutto, compreso anche alcune eccezioni che mi erano state sottolineate dalla ragioneria rispetto al fatto che la trance della terza rata era conclusivo della legge, e quindi versato come finanziamento di chiusura; e occorreva, pertanto, che le autolinee presentassero tutta la documentazione, cosa che alcune non avevano fatto. Per superare il disagio, il sottoscritto si è assunto alcune responsabilità. Noi avevamo presentato in Giunta, e la Giunta aveva approvato, un disegno di legge che contemplava il finanziamento della quarta *tranche*, che andava da settembre a dicembre per le autolinee per 120 miliardi. La Giunta lo aveva esitato, però aveva preso atto di non sapere se c'erano le disponibilità economiche per riuscire a liquidare il corrispettivo. Quindi, rispetto a questo, abbiamo avuto l'altro giorno con i sindacati un incontro e siamo riusciti, ognuno per la propria parte, a spingere la Commissione (devo dire che il Presidente della Commissione, l'on. Adragna, è stato efficiente e disponibile), a destinare 200 miliardi per l'anno 1999. Noi, utilizzando qualche piccolo *escamotage*, caro presidente Lungaro, sapendo che abbiamo vissuto e viviamo con una certa difficoltà operativa, abbiamo deciso di utilizzare intanto una quota per chiudere il 1998, assumendoci anche una responsabilità, e di utilizzare l'altra quota per anticipare il 1999. Questo non è, ovviamente, un metodo moderno e innovativo per pensare al sistema dei trasporti. Questo è l'intervento immediato per fronteggiare l'emergenza. Il disegno di legge è stato approvato dalla Commissione, che assegnava 80 miliardi a chiusura dell'anno precedente, e 120 miliardi come anticipo dell'anno in corso. E' andato in Commissione bilancio. Venerdì, la Commissione bilancio lo ha esitato, lunedì mattina manderò una lettera proprio per chiedere al Presidente Cristaldi di inserire come priorità di queste ultime sedute dell'Assemblea Regionale il disegno di legge che assegna questi 200 miliardi.

Per quanto riguarda il ruolo che l'Assessore ha svolto per l'utilizzo delle risorse che sono state assegnate, credo di avere assolto responsabilmente le mie funzioni.

Abbiamo adesso un problema che invece è a medio periodo, quello di riuscire finalmente a formalizzare il Piano Regionale dei Trasporti, e farò anche un accenno sulla questione del recepimento della Bassanini, che viene richiesto da più parti. La Bassanini si può pure recepire domani mattina, non ho problemi. Però, recepire la Bassanini non significa che noi abbiamo aggiornato e ammodernato il parco automezzi, significa che ci siamo fatti carico di una serie di competenze, sapendo che partiamo da una situazione di grave disagio rispetto a tante altre Regioni, che invece godono di una situazione di assoluto privilegio. Allora, oggi tenere ancora aperto il contenzioso non è un modo per ritardare l'acquisizione. Il problema vero è che questo Governo nazionale, che dovrebbe essere "amico", lo dico tra virgolette, purtroppo è distratto, come lo sono stati gli altri Governi che si sono succeduti, nei confronti del Mezzogiorno e della Sicilia in particolare. E senza volere diventare una specie di Bossi del Sud, perché non voglio assolutamente prendere Bossi come modello sul piano politico, dico che in Sicilia i finanziamenti che arrivano sono sempre il 50%, il 40% in meno rispetto ai finanziamenti che arrivano alle altre regioni. Allora abbiamo, da un lato, la distrazione di fatti pregressi e di una classe dirigente che non ha ritenuto di dare molto spazio alla questione dei trasporti, dall'altro lato, la distrazione del Governo nazionale. Noi abbiamo bisogno, intanto, di rifare, di rimodulare, di riorganizzare il quadro generale, di acquistare dei mezzi nuovi, al fine di abbattere i costi e risanare i bilanci delle aziende pubbliche e delle società.

La seconda questione su cui possiamo immediatamente intervenire è la riorganizzazione delle concessioni. Quando daremo i colpi di bisturi, dandoli ovviamente in maniera intelligente, in maniera adeguata, in maniera che non siano mortali, ci saranno certamente delle tensioni, ne sono convinto, perché conosco sufficientemente come funziona la politica. Ci vuole un grande patto di solidarietà tra le istituzioni, le forze politiche, le forze sociali, perché insieme dobbiamo metterci in testa che non si può più andare avan-

ti, così come siamo andati avanti fino ad oggi. Dobbiamo affrontare il problema seriamente, e partendo dal Piano Regionale dei Trasporti. Io convocherò per la prossima settimana una riunione (e mi auguro che sia l'ultima) di tutti i soggetti, comprese anche le forze sindacali che sono interessate a partecipare e vogliono dare il loro contributo, per realizzare questa bozza. Dopo ci prenderemo un mese per definire le questioni, ma all'apertura dei lavori è mia intenzione presentare all'Assemblea Regionale Siciliana il Piano Regionale dei Trasporti. Mi rendo conto che una delle cose che non possiamo più oramai differire è questo impegno, che diventa comunque un appuntamento importante perché dalla strategia trasportistica, alla fine, deriva tutta la ricostruzione economica di una Regione.

Credo che noi, dovendo partire da una situazione di disagio e di ritardo, abbiamo la necessità di correre più in fretta e di capire quali saranno gli interventi straordinari, e non più virtuali, che dovranno essere assegnati.

Una terza cosa alla quale vorrei anche porre l'attenzione, e credo che non sia estranea al ragionamento che abbiamo fatto, è l'Agenda 2000. L'Agenda 2000 è un'occasione, un appuntamento, da non perdere per cercare di difendere quest'area depressa dell'Europa. E' un finanziamento che va utilizzato nella sua interezza, e nel modo migliore, e per fare questo c'è la necessità di dovere individuare intanto alcune priorità e di dovere fare alcune scelte. E questo perché, come abbiamo detto prima, il sistema dei trasporti ci consente la possibilità di potere sviluppare la Regione dal punto di vista economico.

Voglio dirvi che a noi non serve vivere questa guerra dei poveri, dove cerchiamo a turno di scagionarci e di accusarci, anche perché io non credo che in questa vicenda di difficoltà oggettive ci siano colpe o ragioni: c'è solo disagio. C'è disagio da parte dell'Assessore, che ha fondi esigui e cerca di correre dietro l'emergenza. C'è disagio da parte dei presidenti degli enti, che hanno la difficoltà, ogni giorno, di accertare se riescono a pagare gli stipendi. Questa guerra dei poveri non aiuta nessuno. Allora per vedere di essere un po' meno poveri, io credo dobbiamo essere un

po' più concreti e, forse, dobbiamo essere un poco meno strumentali nelle osservazioni che facciamo.

So che questo Convegno è stato utile. So che qualcuno pure si è lasciato andare alla tentazione di addossare agli altri le responsabilità che forse sono di tutti e forse di nessuno. Però voglio dirvi che noi dobbiamo mettere un punto fermo in Sicilia, che parte da questa considerazione: i sindacati hanno ribadito di essere pronti a correre al fianco di questa iniziativa, purché il riordino delle autolinee diventi uno strumento che serva a fare chiarezza in una materia che invece è molto disordinata. Ringrazio i sindacati per questa disponibilità che mi hanno dato, ma so bene cosa succederà non appena riordineremo il servizio e dovremo dire a qualche autolinea che non potrà più fare lo stesso servizio: ci scateneranno contro i dipendenti, minacceranno i licenziamenti, e faranno quant'altro possibile.

Fermo restando il livello occupazionale, che in qualche modo deve essere comunque garantito, vediamo adesso di capire come dobbiamo procedere: e su questo dobbiamo ragionare tutti facendo uno sforzo. Però io credo che adesso alcune cose dobbiamo cominciare a sistamarle: questa è l'intenzione, l'auspicio, il desiderio e la disponibilità da parte non soltanto del sottoscritto, ma da parte di tutto il Governo della Regione, e mi permetto di dire anche da parte dell'Assemblea Regionale.

Allora, siccome noi vogliamo sperare tutti in una Sicilia migliore, che riporti soltanto fatti di cronaca rosa sul giornale, e non fatti che turbano anche il nostro equilibrio, la nostra sensibilità, ed anche le nostre speranze, mi auguro che le cose che faremo da domani mattina possano servire invece a migliorare la qualità della vita in Sicilia, sicché questa Regione possa diventare una Regione europea.

Premesso ed atteso che non voglio dare la sensazione di una presunzione e di una arroganza che non mi appartiene, credo che occorra che tutti coloro che svolgono una funzione nella materia diano la loro disponibilità. Credo che abbiamo bisogno di trovare un pizzico di orgoglio di siciliani, che forse per il futuro ci potrà pure fare vincere.

Ringrazio e chiedo scusa al Presidente Tesini per non potere rimanere a sentire la sua relazione di sintesi: ovviamente mi farò carico poi di documentarmi, perché sono certo che sarà illuminata. Ringrazio altresì tutti i partecipanti che hanno voluto rinunciare oggi alla domenica per vivere un momento di riflessione, che serve certamente alla nostra Sicilia.

DIBATTITO

CARLO LUNGARO

(c.s.)

Vorrei fare una sola domanda all'Assessore, perché credo che sia oggettivamente in difficoltà, in quanto la situazione della Regione è quella che è, di grande precarietà. Vorrei però chiedere all'Assessore che cosa devo raccontare io domani mattina ai miei lavoratori dal momento che non percepiranno lo stipendio né di luglio, né di agosto, né di settembre. In base a quella leggina cui fa riferimento l'Assessore, i soldi li prenderanno ad ottobre, perché questa è la prassi della burocrazia regionale.

Quindi dovrò dire ai lavoratori che ho un credito con la Regione di 55 miliardi, perché è da un anno che non ricevo contributi. Ovviamente questo già lo sanno, e mi hanno programmato gli scioperi. Abbiamo vissuto un anno senza soldi. Il sistema bancario ha dichiarato il trasporto pubblico locale a rischio, quindi non lo finanzia più. E allora cosa devo raccontare ai miei lavoratori, che certamente metteranno la città di Catania in una situazione di grande difficoltà?

Io rispetto profondamente le cose che ha detto l'Assessore, ma cosa devo raccontare ai lavoratori, che ho crediti di 50 miliardi dalla Regione e non posso utilizzarli? Che mi devo fermare perché non posso pagare il gasolio, la manutenzione, ecc..? Questo è il vero dramma!

Perché non viene emanata tempestivamente questa leggina? Perché dobbiamo umiliarci a chiedere per mesi e mesi questa legge?

DOMENICO ROTELLA

(c.s.)

Forse non ci siamo capiti. E' inutile che il Presidente Lungaro rigiri l'acqua nel mortaio. Lui sa perfettamente che questa legge l'abbiamo resa operativa in tempi strettissimi: nel giro di tre giorni l'abbiamo mandata alla Commissione del bilancio e la stiamo mandando in aula per l'approvazione. Quindi non può dire che non abbiamo fatto tutto quanto era nelle nostre possibilità. Se poi vogliamo fare una battaglia, e dire che questo Assessore è stato defraudato di 240 miliardi delle rubriche del turismo e dei trasporti, allora facciamo insieme la battaglia.

Da parte mia, quando ci sono i soldi, non ho difficoltà ad essere rapido nell'attribuzione, perché uno dei meriti che mi riconoscono, anche i miei nemici, è quello di avere, in tempi brevissimi, cercato di sbloccare le cose che era possibile sbloccare. Però la situazione politica è questa. Se lei guadagna un milione al mese e suo figlio le chiede la Maserati, gli dovrà dire che non può comprargliela, perché guadagna un milione al mese.

Noi abbiamo in questo momento accantonato i 200 miliardi che non abbiamo distribuito, e abbiamo concertato e concordato con le forze sociali e anche con le autolinee la quota del 1998 e l'anticipo del 1999. Non so come dovrò fare per chiudere la partita per il 1999.

Se su questo si vuole fare una battaglia, io sono pronto insieme a voi a farla, ma dovete sapere che le battaglie, purtroppo, non si fanno da soli, si fanno avendo la disponibilità intanto dell'intero Governo e dell'intera Assemblea, che dovrà partecipare alle variazioni di bilancio dell'anno in corso. Le battaglie si fanno rappresentando al Governo nazionale quelle che sono le esigenze della Sicilia, che, invece, purtroppo viene continuamente penalizzata. Non ho difficoltà a fare le battaglie, però non vorrei che venissero fatte fra di noi che siamo invece i soggetti che dobbiamo difenderci dalle aggressioni. Questa è l'unica cosa che vorrei sottolineare.